

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 48 241.1
Anmeldetag: 16. Oktober 2002
Anmelder/Inhaber: Airbus Deutschland GmbH,
Hamburg/DE
Bezeichnung: Anordnung zur Verlegung von Kabeln im
Fußbodenbereich eines Verkehrsflugzeuges
IPC: B 64 D, H 02 G

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 18. September 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Walner

USPS EXPRESS MAIL
EV 338 198 592 US
OCTOBER 15 2003

5

10

15

Airbus Deutschland GmbH**Anordnung zur Verlegung von Kabeln im Fußbodenbereich eines Verkehrs-**
20 flugzeuges

Die Erfindung betrifft eine Anordnung zur Verlegung von Kabeln im Fußbodenbe-
reich eines Verkehrsflugzeuges, wobei Längsführungselemente und Querführungs-
25 elemente vorgesehen sind, die Kabelkanäle bilden.

Es ist bekannt, in Passagierflugzeugen im Bodenbereich Leitungen und Kabel bzw.
Kabelbündel zur Versorgung von den Passagiersitzen zugeordneten elektrischen
Anschlüssen oder den in den Sitzen integrierten Unterhaltungssystemen vorzuse-
30 hen. So sind Daten- und Versorgungsleitungen, beispielsweise für das Passenger
Entertainment System (PES) oder Energieleitungen für den Anschluss von Laptop's
zu verlegen, die in sichtbaren oder durch Teppichen verdeckten Kabelkanälen
verlaufen. Für eine Sitzverkabelung ist neben einer Längsverlegung im Bereich der
Sitzschienen auch eine Quereinspeisung ausgehend von Anschlussmodulen im
35 Bereich des Dado-Panels, d.h. ausgehend von den Wandverkleidungen im Fußbo-
denbereich innerhalb der Flugzeugkabine, vorgesehen. Hierbei können auch sich

kreuzende Leitungen vorkommen. Eine derzeitige Kabelverlegung mit üblichen Kabelkanälen ist relativ aufwändig, erlaubt freiliegende und damit ungeschützte Kabelleitungen und kann nicht flexibel den Anforderungen an eine verbesserte Sitzkabelverlegung genügen, die im Zuge einer immer steigenden Verbesserung
5 der Informations- und Unterhaltungsmöglichkeiten am Passagiersitz eine steigende Anzahl von Daten- und Versorgungsleitungen in einer Passagierkabine eines Flugzeuges zur Folge hat.

Der vorliegenden Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrunde, eine Anordnung zur
10 Verlegung von Kabeln auszubilden, die den Erfordernissen, größere Leitungsdurchmesser verlegen zu können sowie eine Erhöhung der Anzahl der zu verlegenden Leitungen zu ermöglichen, bei einem minimalen Montageaufwand gerecht wird. Weiterhin sind flexible Verlegewege zu ermöglichen, die kontinuierlich eine geschützte Verlegung von Kabeln vorsehen.

15 Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die im Patentanspruch 1 genannten Maßnahmen gelöst.

Dabei ist nach Anspruch 1 insbesondere vorteilhaft, dass die erfindungsgemäßen
20 Komponenten aufgrund ihrer Ausgestaltung individuell kombinierbar und somit zu Verlegewegen für Kabel und Kabelbündel entsprechend den Anforderungen zusammenfügbar sind. Eine präzise und schnelle Verlegung der Kabel und Leitungen zu den Versorgungseinheiten an den Passagiersitzen ist realisierbar. Ein durchgängiger Schutz der Kabel und Leitungen ist gewährleistet, d.h. auch im An-
25 schlussbereich der Sitzgestelle an den Sitzschienen, zwischen den Sitzen oder von Sitzreihe zu Sitzreihe innerhalb einer Flugzeugpassagierkabine ist ein festgelegter und geschützter Verlegeweg mit einem geringen Montageaufwand erreichbar.

Weiterbildungen und vorteilhafte Ausgestaltungen sind in den Ansprüchen 2 bis 14
30 angegeben. Einzelheiten und weitere Vorteile ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen der Erfindung.

In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele der Erfindung dargestellt, die nachstehend anhand der Figuren 1 bis 14 näher beschrieben sind. In den Figuren sind gleiche Bauteile mit gleichen Bezugszeichen versehen.

Es zeigen im einzelnen:

- 5
- Fig. 1 eine Draufsicht auf eine Passagierkabine eines Flugzeuges mit einer Anordnung zur Verlegung von Kabeln,
- Fig. 2 eine Darstellung einer Sitzgruppe in einer Passagierkabine in einer Ansicht von vorn,
- 10 Fig. 3 eine Versorgungseinheit am Sitzfuß einer Sitzgruppe gemäß Schnitt E-E der Sitzgruppendarstellung in Fig. 2,
- Fig. 4 eine Schnittdarstellung gemäß Schnitt D-D mit der Ansicht von Kabelführungselementen im Bereich von Sitzschienen,
- Fig. 5 eine Einzelheitdarstellung einer Sitzschienenabdeckung der Kabelverlegungsanordnung,
- 15 Fig. 6 Kabelführungselemente im Bereich von Sitzschienen in einer zweiten Ausführungsform,
- Fig. 7 eine Einzelheitdarstellung einer Endkappe als Abschlusselement eines Kabelführungselementes,
- 20 Fig. 8 eine Draufsicht auf die Kabelverlegungsanordnung im Bereich einer Anschlusseinheit mit querverlaufenden Kabelführungselementen,
- Fig. 9 eine Schnittdarstellung mit der Ansicht von Kabelführungselementen im Bereich der Seitenverkleidung der Passagierkabine,
- Fig. 10 eine Einzelheitdarstellung eines Unterabschnitts einer Kabelweiche,
- 25 Fig. 11 eine Einzelheitdarstellung eines Oberabschnitts einer Kabelweiche,
- Fig. 12 das querverlaufende Kabelführungselement in einer Einzelheitdarstellung,
- Fig. 13 das querverlaufende Kabelführungselement gemäß Fig. 12 in einer Anwendungsdarstellung und
- 30 Fig. 14 ein Ausführungsbeispiel einer Kabelverlegungsanordnung im Bereich einer Sitzschiene.

In der Figur 1 ist in schematischer Darstellung eine Draufsicht auf eine Flugzeugpassagierkabine 2 gezeigt. Im Fußbodenbereich 13 eines Verkehrsflugzeuges sind unter anderem Leitungen und Kabel zur Versorgung von den Passagiersitzen mit Daten oder elektrischer Energie vorgesehen. Eine Anordnung zur Verlegung von Kabeln 1 ist gebildet mit einem Verlegeweg 4 für ein Verkehrsflugzeug, wie beispielsweise für eine Airbus A318, deren Layout in der Draufsicht dargestellt ist. Die Kabelverlegung erfolgt hier im Bereich der nicht ersichtlichen Passagiersitzgruppen in Längsführungselementen 10 und Querführungselementen 20. An den Kreuzungspunkten 18 zwischen Längs- und Querführungselementen 10 und 20 sind Kabelweichen 19 (gezeigt beispielsweise in Fig. 8) vorgesehen. Die genannten Komponenten sind aufgrund ihrer Ausgestaltung individuell kombinierbar und somit zu Verlegewegen für Kabel und Kabelbündel entsprechend den Anforderungen zusammenfügbar. Eine präzise und schnelle Verlegung der Kabel und Leitungen zu den Versorgungseinheiten an den Passagiersitzen ist realisierbar.

In Fig. 2 ist in einer Ansicht von vorn eine Passagiersitzgruppe 3 gezeigt, die auf dem Flugzeugfußboden 13 in längsverlaufenden Sitzschienen 5 befestigt ist. In einem Verkehrsflugzeug sind eine Vielzahl derartiger Dreier-Sitzgruppen, Zweier-Sitzgruppen oder Einzelsitze hintereinander angeordnet und bilden Sitzreihen. Zur Versorgung einer Sitzreihe mit Daten und elektrischer Energie ist am Sitzgestell, im Bereich des Sitzfußes 6 eine Versorgungseinheit 8 vorgesehen. In Fig. 3 ist die Versorgungseinheit 8 – auch Anschlussbox genannt – als Einzelheit dargestellt. Daten- und Versorgungsleitungen 7 sind aufgrund der am Sitz zur Verfügung zu stellenden Informations- und Unterhaltungsmöglichkeiten zur Versorgungseinheit 8 zu verlegen. In der gezeigten Ausführungsform erfolgt ausgehend von einem Anschluss im Bereich der Flugzeugaußenwand 21 eine Quereinspeisung über ein Querführungselement 20 in den Bereich der Sitzgruppe 3 und dort zur Versorgungseinheit (Anschlussbox) 8 oder entlang der Sitzschiene 5 in Längsführungselementen 10 zu einer weiteren Sitzreihe. Ersichtlich ist, dass Oberteile 11 der Längsführungselemente 10 mit Spalten verlegbar sind, die ein Abzweigen von Leitungen 7 zu der Anschlussbox 8 ermöglichen.

Der Verlauf der Kabelverlegung im Bereich einer Sitzschiene 5 ist in einer Schnittdarstellung in Fig. 4 ersichtlich. In der Sitzschiene 5 ist - in gestrichelter Darstellung ersichtlich - der Sitzfuß 6 befestigt. In den Bereichen der Sitzschiene 5 zwischen den Sitzreihen, die keine Teile des Sitzgestells 6 aufnehmen, ist eine Sitzschienenabdeckung 9 vorgesehen. Es ist ersichtlich, dass Längsführungselemente 10 beidseitig und parallel zur Sitzschiene 5 angeordnet sind. Die Längsführungselemente 10 bestehen aus je einem Oberteil 11 und einem Unterteil 12. Die Oberteile 11 und Unterteile 12 können in Standardlängen vorgesehen sein und modularartig zu den benötigten Längen zusammengesetzt werden. Sie sind vorzugsweise Strangpressteile, was eine kostengünstige Herstellung ermöglicht. Als Material ist ein Kunststoff, vorzugsweise Polyamid, verwendbar. Das Unterteil 12 bzw. mehrere hintereinander angeordnete Unterteile 12 werden zu einem Verlegeweg 4 auf dem Flugzeugfußboden 13 befestigt, die Kabel und Leitungen 7 werden verlegt und mit den Oberteilen 11 erfolgt ein Abdecken des Leitungsweges 4.

Das Unterteil 12 des Längsführungselementes 10 weist einen Mittelsteg 121 sowie seitlich beabstandet parallel verlaufende Seitenstege 122 auf. Damit ist jeweils links und rechts des Mittelsteges 121 ein Kabelkanal 123 gebildet. Das Oberteil 11 des Längsführungselementes 10 weist ein mit dem Mittelsteg 121 korrespondierendes Einrastelement 111 auf. Ausgehend vom Einrastelement 111 sind seitliche Abdeckelemente 112 vorgesehen, die der Abdeckung der Kabelkanäle 123 dienen und an den Seitenstegen 122 einrasten können. Der Randbereich 113 jeweils eines seitlichen Abdeckelementes 112 ragt über den jeweiligen Kabelkanal 123 hinaus und ist flexibel federnd und biegsam ausgebildet. Damit ist es möglich, beim nach außen gerichteten, d.h. weg von der Sitzschiene 5 gerichteten seitlichen Abdeckelement 112 unterhalb des Randbereichs 113 ein Ende eines Fußbodenbelages 14, beispielsweise einen Teppichrand 15 anzuordnen. Damit ist ein geordneter, sauberer Abschluss erzielt und der Randsteg 113 des seitlichen Abdeckelementes 112 hält durch entsprechende Gestaltung des Teppichrandes 15 den Teppich 14 in Position oder verhindert das Hochklappen des Teppichs 14, was gleichzeitig eine Gefahren- oder Stolperstelle für die Passagiere ausschaltet. Das nach innen, d.h. zur Sitzschiene 5 hin gerichtete Abdeckelement 112 liegt mit seinem Randbereich 113 am Außenrand des Unterteils 12 an.

Oberhalb der Sitzschiene 5 ist in den Bereichen, die keine Bestandteile des Sitzgestells 6 aufnehmen, eine Sitzschienenabdeckung 9 angeordnet. In Fig. 5 ist die Sitzschienenabdeckung 9 in einer Einzelheitdarstellung gezeigt. Die Sitzschienenabdeckung 9 weist ein Mittelteil 91 mit Rastelementen 92 auf. Die Rastelemente 92 greifen in die Sitzschiene 5 ein und halten somit die Abdeckung 9 in entsprechender Position. Ausgehend vom Mittelteil 91 sind seitliche Abdeckungen 93 vorgesehen, deren jeweiliger Randbereich 94 flexibel federnd in Richtung des Fußbodens ausgebildet ist. Der mittlere Bereich der Sitzschienenabdeckung 9 ist mit einer Antirutsch-Oberfläche 95 versehen oder entsprechend ausgebildet, um ein Ausrutschen von gehenden Passagieren zu vermeiden. In Fig. 4 ist ersichtlich, dass der Randbereich 94 der Abdeckleisten der Sitzschienenabdeckung 9 mit der äußeren Form des Oberteils 11 des Längsführungselementes 10 korrespondiert. Die Sitzschienenabdeckung 9 deckt zumindest teilweise die parallel zur Sitzschiene 5 verlaufenden Längsführungselemente 10 ab, wobei der Randbereich 94 der Sitzschienenabdeckung 9 zumindest teilweise das Oberteil 11 in Längsrichtung überlappt. Aufgrund von in Längsrichtung im Oberteil 11 eingebrachten Absetzungen 114 zwischen dem Randbereich 94 der Sitzschienenabdeckung 9 und der Oberseite des Oberteils 11 ist kein merklicher Übergang erkennbar, was ein Stolpern oder Hängenbleiben an den Abdeckteilen verhindert.

In einer in Fig. 6 gezeigten Ausführungsform überdeckt die Sitzschienenabdeckung 9 nach dem Eingreifen der Rastelemente 92 in die Sitzschiene 5 mit einer seitlichen Abdeckleiste 93 ein Längsführungselement 10, wie bereits beschrieben. Mit der anderen seitlichen Abdeckleiste 93 werden parallel zur Sitzschiene 5 verlaufende übliche Kabelführungen 16 und/oder Fußbodenbelagränder 15 zumindest teilweise abgedeckt. Durch eine flexibel biegsame Ausgestaltung der Randbereiche 94 kann der Randbereich 94 sich über den Belagrander 15 erstrecken und den Teppich 14 gegen ein Hochklappen oder Hochrollen sichern und ihn in Position halten. Als Material für eine Sitzschienenabdeckung 9 ist ein Kunststoff, vorzugsweise Polyamid, verwendbar.

In Fig. 7 ist in einer Einzelheitdarstellung eine Endkappe 17 in drei Ansichten ersichtlich. Das Längsführungselement 10 kann im Endbereich eines Kabelverlegungsweges 4 mit einer derartigen Endkappe 17 versehen sein. Mittels Rastzapfen 171 ist sie in Kabelkanäle 123 von Längsführungselementen 10 einrastbar und
5 schließt damit den entsprechenden Leitungsweg (Kabelkanal). Ein derartiger Abschluss verhindert das Eindringen von Verschmutzungen in den Verlegeweg und schützt somit die zu verlegenden Kabel und Leitungen 7.

In Fig. 8 ist in einer Draufsicht auf die Kabelverlegungsanordnung 1 der Teilbereich
10 der Quereinspeisung dargestellt. Ein Anschlussmodul 22 im Bereich des Dado-Panels, d.h. der Wandverkleidung 23 im Bereich des Fußbodens einer Passagierkabine stellt unter anderem elektrische Energie und Signale für Unterhaltungssysteme für die Versorgungseinheit 8 an der entsprechenden Passagiersitzgruppe zur Verfügung. Die Anschlussmodule 22 sind etwa jede fünfte Sitzreihe vorgesehen
15 und es sind entsprechende Kabelverlegungen zu den Passagiersitzen notwendig. Die Versorgungsleitung 7 wird über mindestens ein Längsführungselement 10 im Bereich des Dado-Panels 23 zum Ort der Quereinspeisung in Richtung der Sitzschienen geführt. Es schließt sich eine Kabelweiche 19 an, die entweder ein Weiterführen der Leitung 7 in längsverlaufenden Bereichen oder ein Umlenken der
20 Leitung 7 zu einem Querführungselement 20 ermöglicht. Das Querführungselement 20 kann entsprechend der notwendigen Länge aus Elementen mit Standardlängen oder auf Länge geschnitten vorgesehen sein. Es schließt sich wiederum eine Kabelweiche 19 an, die am entsprechenden Kreuzungspunkt 18 ein Weiterführen der Leitungen bzw. Kabel 7 zu mindestens einem Längsführungselement 10
25 ermöglicht (ein Beispiel ist gezeigt in Fig. 14).

In Fig. 9 ist einer Schnittdarstellung gemäß des Schnittes V-V in Fig. 8 ein Längsführungselement 10 im Bereich der Seitenwandverkleidung 23 der Flugzeugpassagierkabine 2 gezeigt. Das Längsführungselement 10 ist identisch mit den Längsführungselementen im Sitzschienenbereich, wie beispielhaft in Fig. 4 gezeigt. Durch
30 die Verwendung von gleichen Bauteilen kann der Herstell- und Montageaufwand optimiert werden. Mit einer geringen Anzahl von verschiedenen Standardbauteilen

zur Erstellung eines Verlegeweges können entsprechend der individuellen Anforderungen Kabelverlegungen vorgenommen werden. Es ist ersichtlich, dass das Unterteil 12 des Längsführungselementes 10 über den Randbereich des Fußbodenelementes 13 hinausragt und somit einen Übergang zum Seitenverkleidungsfusswinkel 23A erreicht. Mit dem Oberteil 11 werden die offenen Kabelkanäle 123 nach der Verlegung des Kabels 7 geschlossen. Mit dem Randbereich 113 der seitlichen Abdeckelemente 112 wird der Rand 15 vom Fußbodenbelag 14 abgedeckt und am Flugzeugboden 13 gehalten. Mit dem Einsatz der Längsführungselemente 10 im Wandbereich der Passagierkabine 2 ist somit neben der Kabelführungsfunktion ein vorteilhafter Abschluss der Fußbodenverlegung erreicht.

In den Fig. 10 und 11 ist die Kabelweiche 19 mit ihren zwei wesentlichen Bestandteilen - einem Unterabschnitt 191 sowie einem Oberabschnitt 192 - jeweils in drei Ansichten dargestellt. Fig. 10 zeigt den Unterabschnitt 191, der zur Aufnahme der Kabel und Leitungen vorgesehen ist und einen querverlaufenden Aufnahmebereich 193 und einen längsverlaufenden Aufnahmebereich 194 aufweist. Die Kabel oder Leitungen 7 können im längsverlaufenden Aufnahmebereich 194 in Längsrichtung weitergeführt werden oder über den querverlaufenden Aufnahmebereich 193 zu einem Querführungselement 20 gelenkt werden. An der Stirnseite des querverlaufenden Aufnahmebereichs 193 sind vorzugsweise Verbindungsmittel 195 vorgesehen, die ein Zusammenstecken mit dem nächsten Führungselement ermöglichen. Um eine stabile Ausführung der Kabelweiche 19 zu erreichen, sind am Unterabschnitt 191 Versteifungsrippen 196 vorgesehen, die einen Versteifungsbereich bilden. Eine Abdeckung des Unterabschnitts 191 ist mit dem Oberabschnitt 192 vorgesehen, der in Fig. 11 ersichtlich ist. Der Oberabschnitt 192 ist zur Abdeckung des längsverlaufenden Aufnahmebereichs 194 vorgesehen. Innere Rastelemente 197 und äußere Rastelemente 198 können in entsprechende Halterungen 199 am Unterabschnitt 191 einrasten und somit einen stabilen, trittfesten Schutz der Kabel ermöglichen. Der querverlaufende Aufnahmebereich 193 sowie das daran sich anschließende Querführungselement 20 sind im eingebauten Zustand (siehe Fig. 13 und 14)

unterhalb des Fußbodenbelags 14 angeordnet, was eine zusätzliche Abdeckung dieses Bereichs nicht notwendig macht.

In Fig. 12 ist das Querführungselement 20 in einer Einzelheitdarstellung gezeigt.

- 5 Eine Querschnittsdarstellung ist in Fig. 13 ersichtlich. Vorgesehen ist im Mittelbereich des Querführungselements 20 ein Kabelkanal 201. Vorzugsweise durch eine Abdeckleiste 203 ist der Kabelkanal 201 verschlossen. Seitlich des Kabelkanals sind Übergangsschrägen 202 vorgesehen. Damit ist für die Verlegung im Fußbodenbereich die Stolpergefahr für Passagiere vermindert. Zur Erreichung einer
- 10 ausreichenden Trittfestigkeit bilden die Übergangsschrägen 202 gemeinsam mit den Seitenstegen des Kabelkanals 201 und einer Bodenplatte 205 ein geschlossenes Dreiecksprofil. In Fig. 13 ist ersichtlich, dass das Querführungselement 20 vorzugsweise unterhalb des Fußbodenbelages 14 angeordnet ist. Die Verbindung zur Kabelweiche 19 ist mit den Verbindungsmitteln 195 und 204 ermöglicht. Ebenso
- 15 ist ein Verbinden mehrerer Querführungselemente 20 mittels der Verbindungsmittel 204 vorgesehen.

In Fig. 14 ist in eine Kabelverlegungsanordnung 1 im Bereich einer Sitzschiene 5 in einer Draufsicht gezeigt. Ersichtlich ist in dieser Variante der Verlauf der Kabel bzw. Leitungen 7, 7' ausgehend von einer Quereinspeisung von einer Seite der Sitzschiene 5 um ein Sitzgestell bzw. Sitzfuß 6 herum auf die andere Seite der Sitzschiene 5. Die Leitungen 7 und 7' werden vom querverlaufenden Aufnahmebereich 193 der Kabelweiche 19 aufgenommen, verlassen die Kabelweiche 19 am Ausgang des längsverlaufenden Bereiches 194 und werden unterhalb der Sitz-

20 schienenabdeckung 9 in einer 180°-Kehre weitergeführt. Nunmehr befinden sich die Leitungen 7 und 7' auf der anderen Seite der Sitzschiene 5. Innerhalb einer zweiten Kabelweiche 19' erfolgt eine Aufteilung der Leitungen 7 und 7'. Die Leitung 7' wird über den querverlaufenden Aufnahmebereich 193' der Kabelweiche 19' quer zur Flugzeuglängsrichtung weitergeleitet. Die Leitung 7 wird über den längsverlaufenden Bereich 194' zu einem Längsführungselement 10 geführt, welches eine

25 Führung der Leitung 7 parallel zur Sitzschiene 5 bis zu einer weiteren Sitzreihe ermöglicht. Die Unterteile 12 der Längsführungselemente 10 werden durch Obertei-

30

le 11 abgedeckt. Eine Abdeckung im Bereich der Kabelweiche 19 ist mit dem Oberabschnitt 192 vorgesehen.

5

5

Airbus Deutschland GmbH

10

Patentansprüche

1. Anordnung zur Verlegung von Kabeln im Fußbodenbereich eines Verkehrsflugzeuges, wobei Längsführungselemente und Querführungselemente vorgesehen sind, die Kabelkanäle bilden, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Längsführungselemente (10) sowie die Querführungselemente (20) jeweils aus Unterteilen (12; 201) sowie Oberteilen (11; 203) gebildet sind, die Unterteile (12; 201) auf dem Flugzeugfußboden (13) befestigt sind und die Oberteile (11; 203) an den Unterteilen (12; 201) angeordnet sind, an mindestens einem Kreuzungspunkt (18) von Längs- und Querführungselementen (10; 20) eine Kabelweiche (19) vorgesehen ist, die mit den Längs- und Querführungselementen (10; 20) einen Kabelverlegungsweg (4) bildet.

2. Anordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Unterteil (12) des Längsführungselementes (10) einen Mittelsteg (121) sowie seitlich beabstandet parallel verlaufende Seitenstege (122) aufweist, die jeweils links und rechts des Mittelsteiges (121) zumindest einen Kabelkanal (123) bilden, das Oberteil (11) des Längsführungselementes (10) ein mit dem Mittelsteg (121) korrespondierendes Einrastelement (111) aufweist, ausgehend vom Einrastelement (111) seitliche Abdeckelemente (112) zur Abdeckung der Kabelkanäle (123) vorgesehen sind, wobei der Randbereich (113) eines seitlichen Abdeckelementes (112) über den jeweiligen Kabelkanal (123) hinausragt und flexibel federnd biegsam ist.

3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Längsführungselemente (10) im wesentlichen parallel zu im Flugzeugfußboden (13) vorgesehenen Sitzschienen (5) verlaufen, wobei das nach außen gerichtete seitliche Abdeckelement (112) mit seinem Randbereich (113) oberhalb eines Fußbodenbelagrandes (15) anordenbar ist und das nach innen gerichtete Abdeckelement (112) mit seinem Randbereich (113) zur Sitzschiene (5) gerichtet ist.

4. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** oberhalb der Sitzschiene (5) eine Sitzschienenabdeckung (9) angeordnet ist, die ein Mittelteil (91) mit Rastelementen (92) aufweist, welche in die Sitzschiene (5) eingreifen, ausgehend vom Mittelteil (91) seitliche Abdeckleisten (93) vorgesehen sind, deren jeweiliger Randbereich (94) flexibel federnd in Richtung des Fußbodens (13) ausgebildet ist.

5. Anordnung nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Randbereich (94) der Sitzschienenabdeckung (9) sowie die äußere Form des Oberteils (11) des Längsführungselementes (10) einander korrespondierend ausgebildet sind.

6. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sitzschienenabdeckung (9) nach dem Eingreifen in die Sitzschiene (5) die parallel zur Sitzschiene (5) verlaufenden Längsführungselemente (10) zumindest teilweise abdeckt, wobei der Randbereich (94) der Sitzschienenabdeckung (9) zumindest teilweise das Oberteil (11) des Längsführungselementes (10) in Längsrichtung überlappt und in eine Absetzung (114) einfügbar ist.

7. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Sitzschienenabdeckung (9) nach dem Eingreifen in die Sitzschiene (5) parallel zur Sitzschiene (5) verlaufende Kabelführungen (16) und/oder Fußbodenbelagrande (15) zumindest teilweise abdeckt, wobei der Randbereich (94) der Sitzschienenabdeckung (9) sich über den Belagrand (15) erstreckt und diesen abdeckt bzw. hält.

8. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest die flexibel federnden Bereiche der Sitzschienenabdeckung (9) sowie die Oberteile (11) aus Kunststoff, vorzugsweise Polyamid bestehen.

5 9. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Längsführungselement (10) im Endbereich einer Kabelverlegungsanordnung (1) mit einer in einen Kabelkanal (123) einrastbaren Endkappe (17) versehen ist.

10 10. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Querführungselement (20) im Mittelbereich einen Kabelkanal (201) vorsieht, der seitlich angeordnete Übergangsschrägen (202) aufweist.

11. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** Verbindungsmittel (204) am Querführungselement (20) vorgesehen sind.

15

12. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Kabelweiche (19) aus einem Unterabschnitt (191) zur Aufnahme der Kabel und Leitungen und einem Oberabschnitt (192) zur Abdeckung gebildet ist, wobei an der querverlaufenden Aufnahme (193) des Unterabschnitts Verbindungs-
20 dungsmitel (195) vorgesehen sind, die mit Verbindungsmitteln (204) des Querführungselementes (20) in Wirkverbindung stehen.

13. Anordnung nach einem der Ansprüche 10 bis 12, **dadurch gekennzeichnet, dass** das Querführungselement (20) sowie die querverlaufende Aufnahme (193)
25 des Unterabschnitts (191) unterhalb des Fußbodenbelags (14) anordenbar sind.

14. Anordnung nach einem der Ansprüche 12 und 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Oberabschnitt (192) als Abdeckung des längsverlaufenden Bereichs (194) vorgesehen ist, wobei Rastelemente (197, 198) an einem Versteifungsbereich (196, 30 199) des Unterabschnitts (191) und an Halterungen (199) im längsverlaufenden Bereich (194) des Unterabschnitts (191) angreifen.

Bezugszeichenliste

	1	-	Anordnung zur Verlegung von Kabeln
5	2	-	Flugzeugpassagierkabine
	21	-	Flugzeugwand
	22	-	Anschlussmodul
	23	-	Fußverkleidung (Dado-Panel)
	23A	-	Seitenverkleidungsfusswinkel
10	3	-	Sitzgruppe
	4	-	Verlegeweg für Kabel und Leitungen
	5	-	Sitzschienen
	6	-	Sitzgestell/Sitzfuß
15	7	-	Leitungen
	8	-	Versorgungseinheit (Anschlussbox)
	9	-	Sitzschienenabdeckung
	91	-	Mittelteil
20	92	-	Rastelemente
	93	-	seitliche Abdeckleisten
	94	-	Randbereich der Abdeckleisten
	95	-	Antirutschfläche
25	10	-	Längsführungselement
	11	-	Oberteil
	111	-	Einrastelement
	112	-	seitliche Abdeckelemente
30	113	-	Randbereich
	114	-	Absetzung
	12	-	Unterteil
	121	-	Mittelsteg
35	122	-	Seitensteg
	123	-	Kabelkanal
	124	-	Halteelemente
	13	-	Flugzeugfußboden
40	14	-	Fußbodenbelag (Teppich)
	15	-	Teppichrand
	16	-	Kabelführungen
	17	-	Endkappe
45	171	-	Rastzapfen
	18	-	Kreuzungspunkt

19	-	Kabelweiche
191	-	Unterabschnitt
192	-	Oberabschnitt
193	-	querverlaufender Aufnahmebereich
5	194	längsverlaufende Bereiche
	195	Verbindungsmittel
	196	Versteifungsrippen
	197	innere Rastelemente
	198	äußere Rastelemente
10	199	Halterungen
20	-	Querführungselement
	201	Kabelkanal
	202	Übergangsschrägen
15	203	Abdeckleisten für Kabelkanal
	204	Verbindungsmittel
	205	Bodenplatte

Zusammenfassung

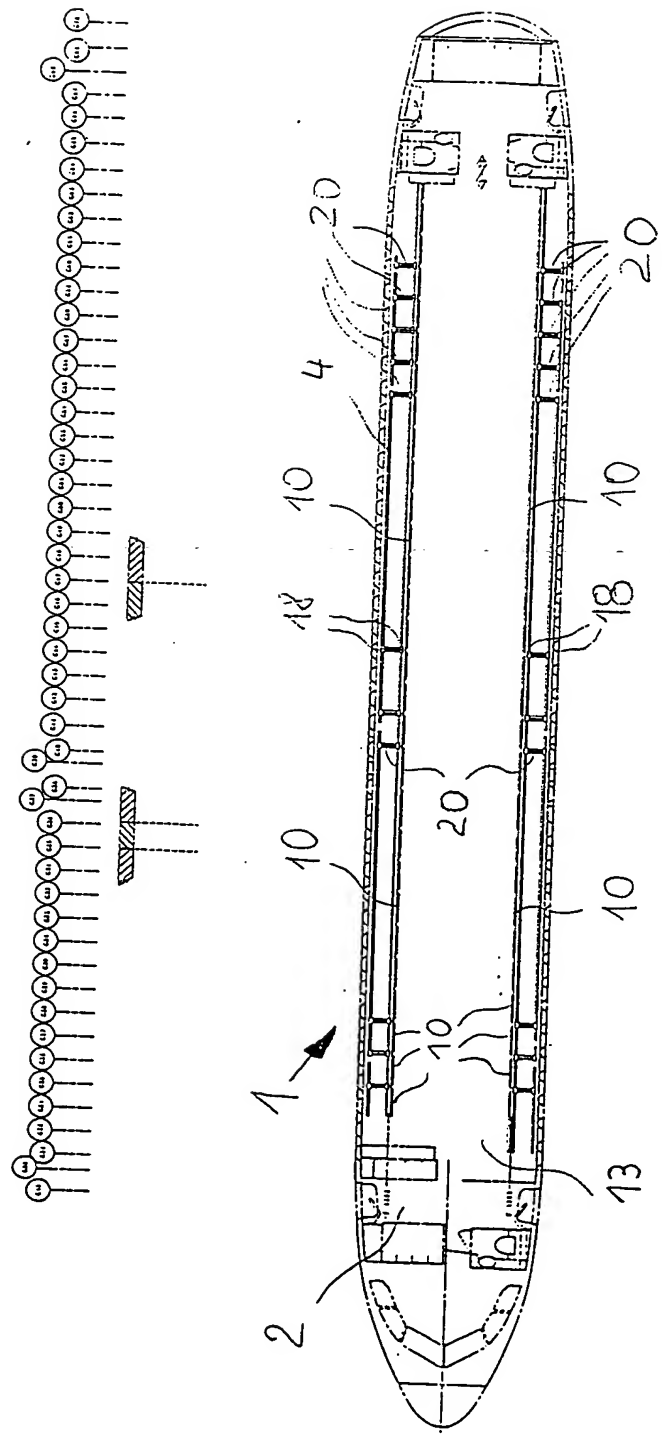
5 **Anordnung zur Verlegung von Kabeln im Fußbodenbereich eines Verkehrsflugzeuges**

Bei einer Anordnung zur Verlegung von Kabeln im Fußbodenbereich eines Verkehrsflugzeuges sind Längsführungselemente und Querführungselemente vorgesehen, die Kabelkanäle bilden. Die Erfindung besteht darin, dass die Längsführungselemente sowie die Querführungselemente jeweils aus Unterteilen sowie Oberteilen gebildet sind, die Unterteile auf dem Flugzeugfußboden befestigt sind und die Oberteile an den Unterteilen angeordnet sind. An mindestens einem Kreuzungspunkt von Längs- und Querführungselementen ist eine Kabelweiche vorgesehen, die mit den Längs- und Querführungselementen einen Kabelverlegungsweg bildet.

Eine derartige Anordnung bietet den Vorteil, größere Leitungsdurchmesser verlegen zu können sowie eine Erhöhung der Anzahl der zu verlegenden Leitungen zu ermöglichen bei einem minimalen Montageaufwand. Weiterhin sind flexible Verlegewege ermöglicht, die kontinuierlich eine geschützte Verlegung von Kabeln vorsehen.

Fig. 1

LOW-LEVEL RADIATION DETECTOR
INSTALLATION PLAN - BACK



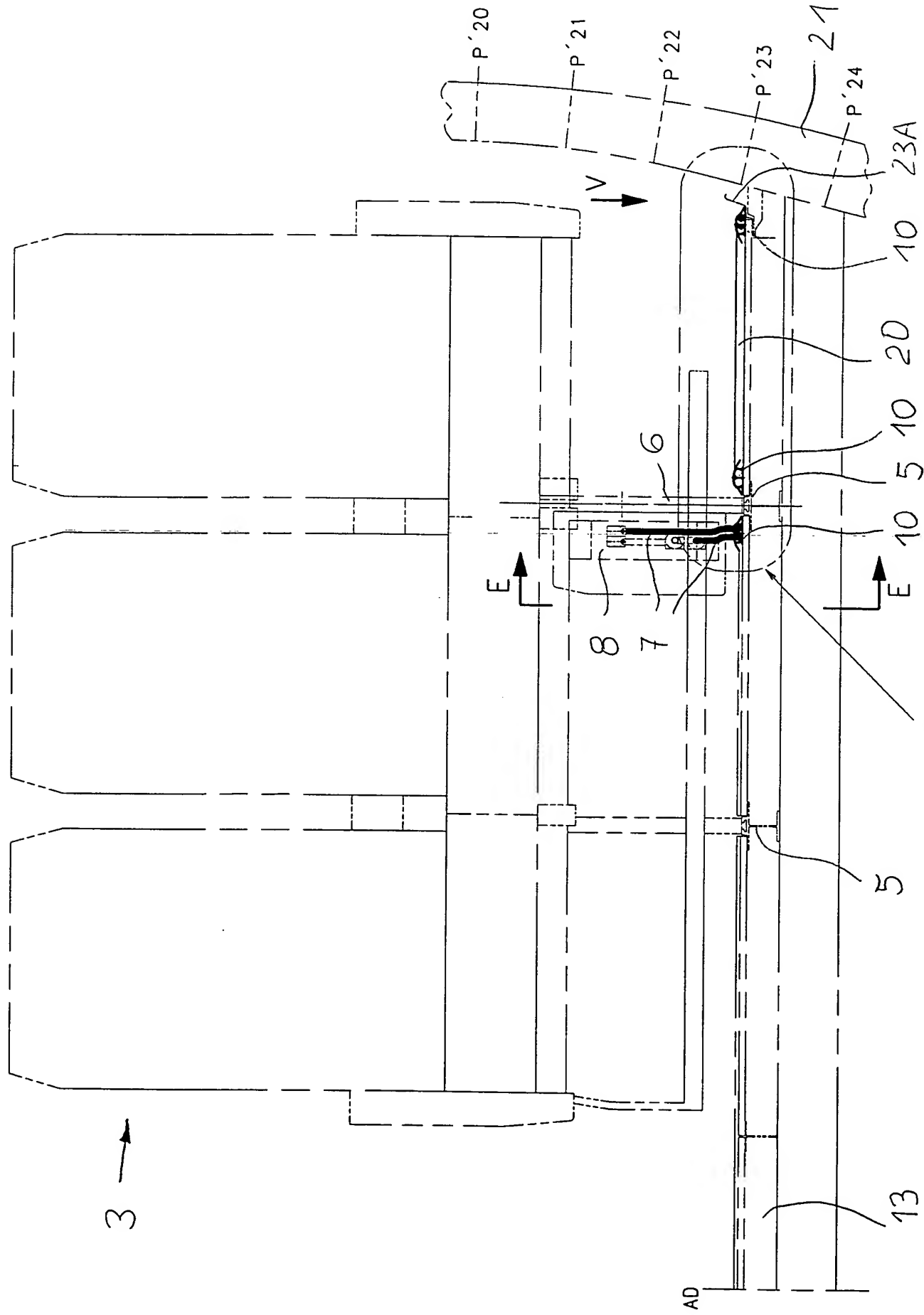


Fig. 2

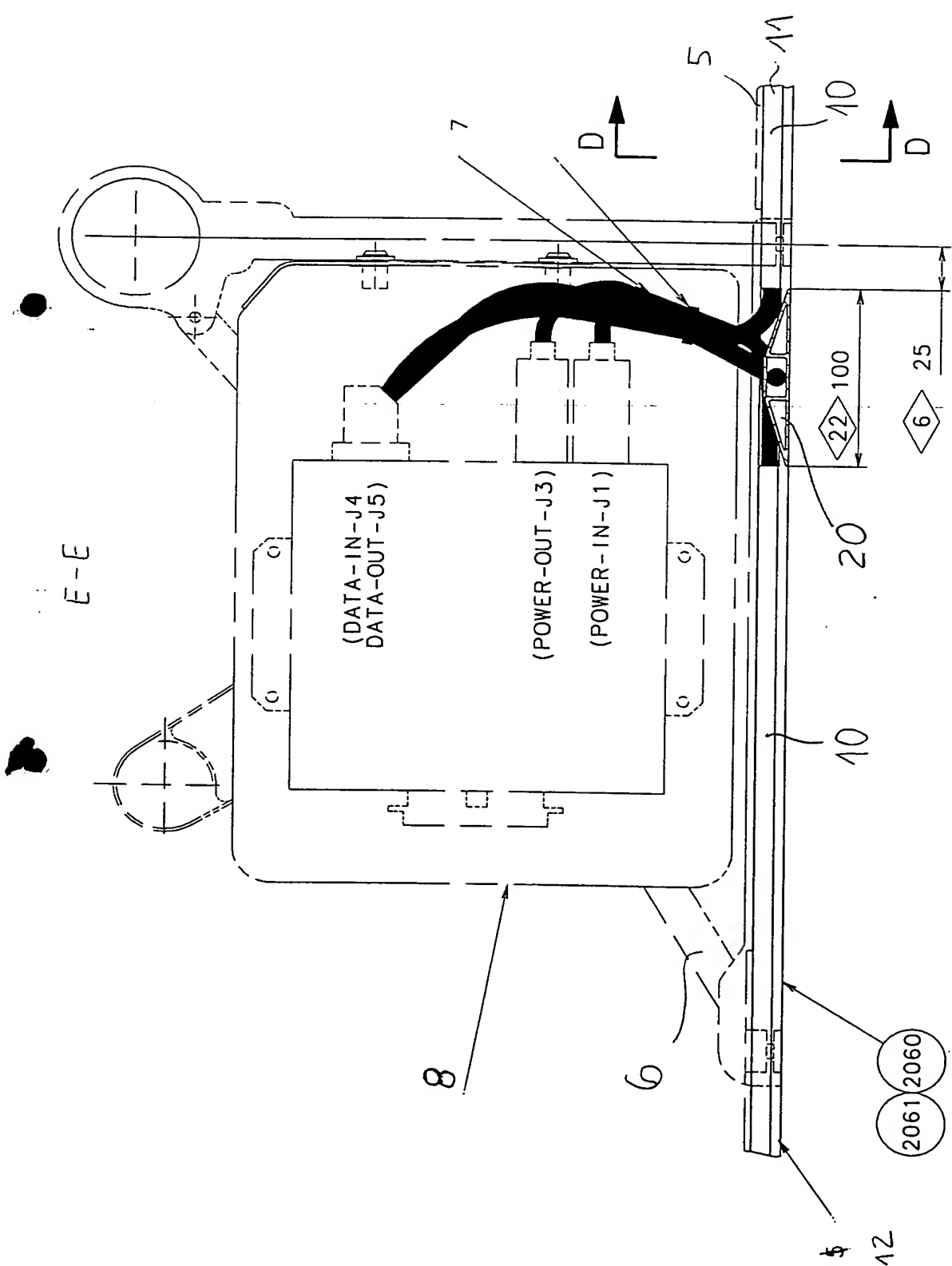


Fig. 3

D-D
1:1

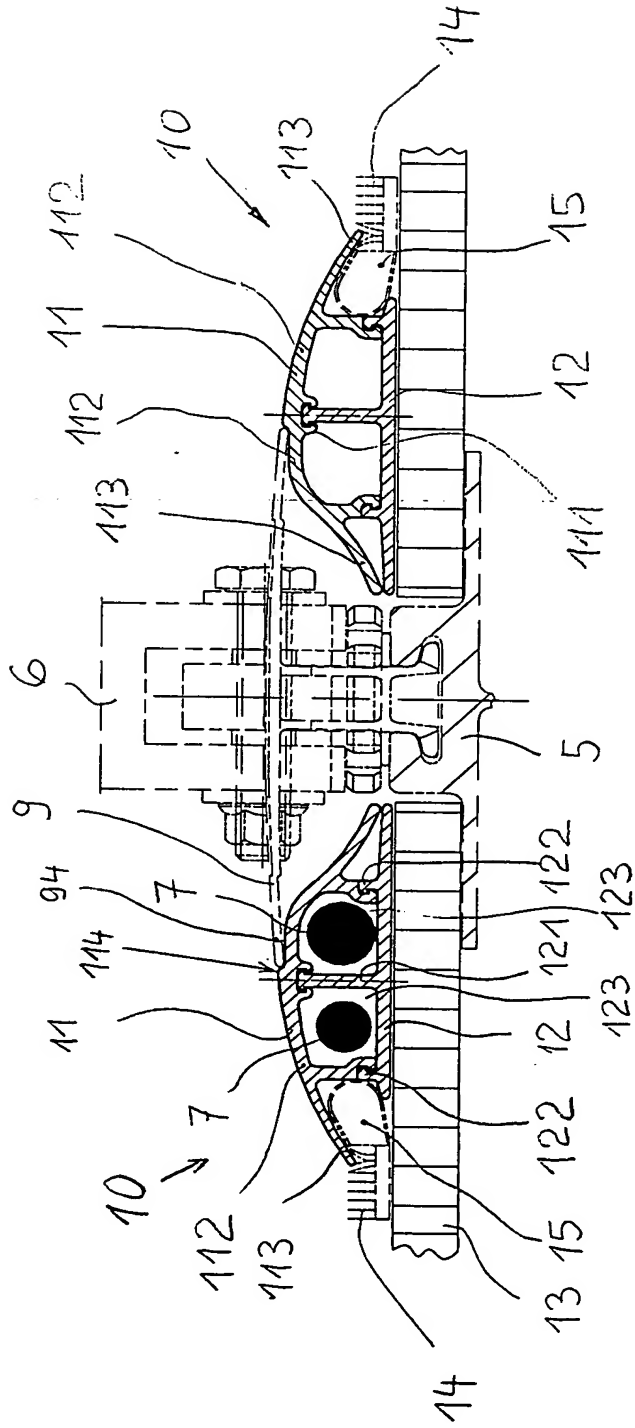


Fig. 4

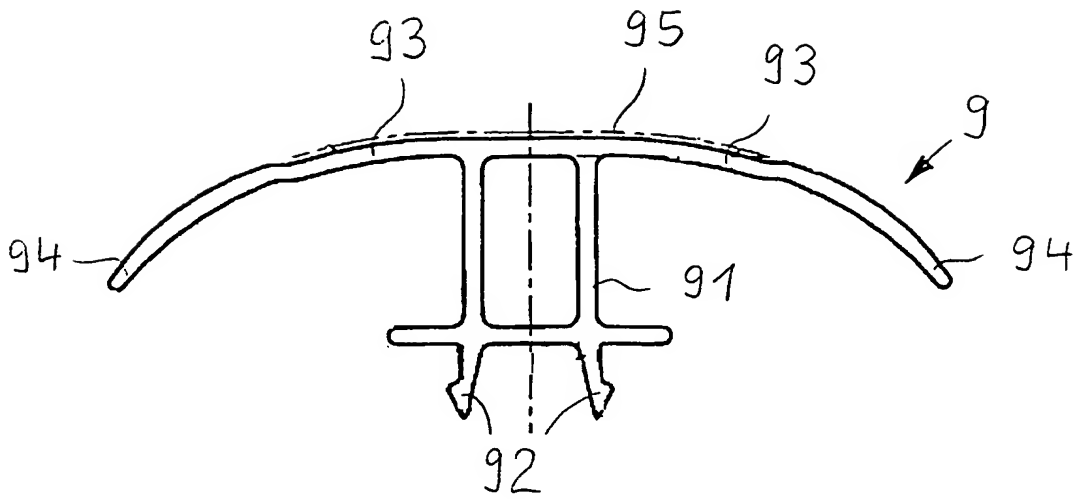


Fig. 5

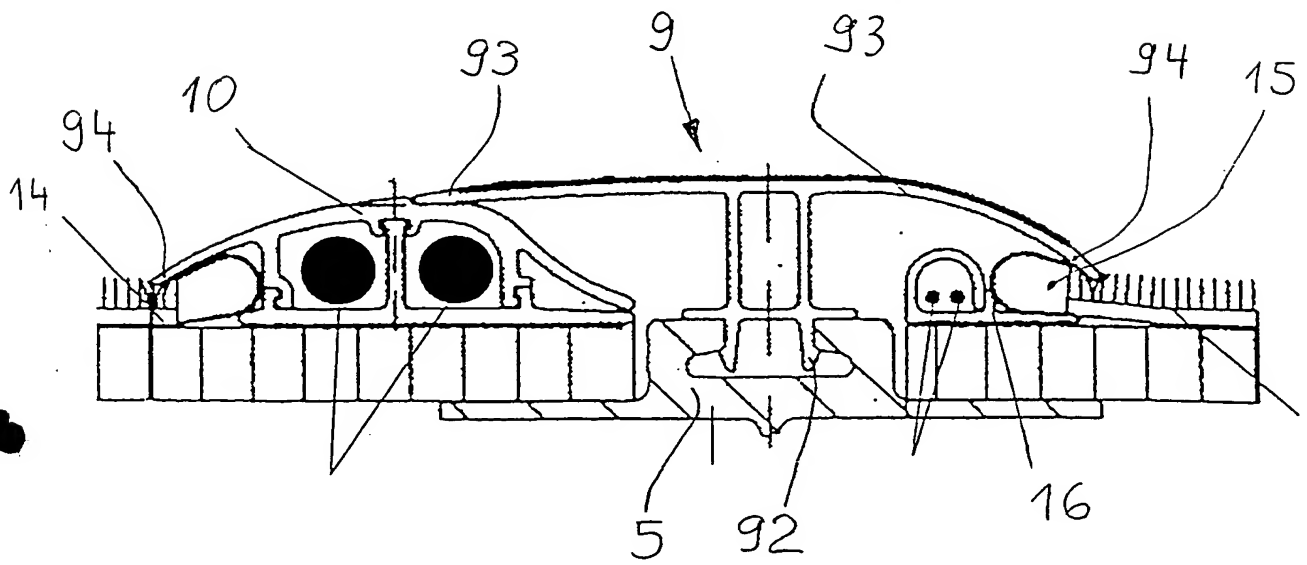
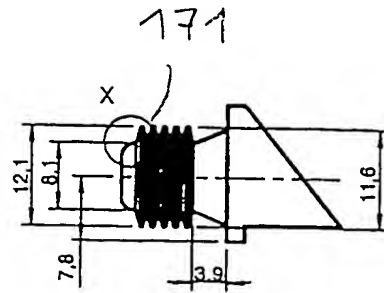
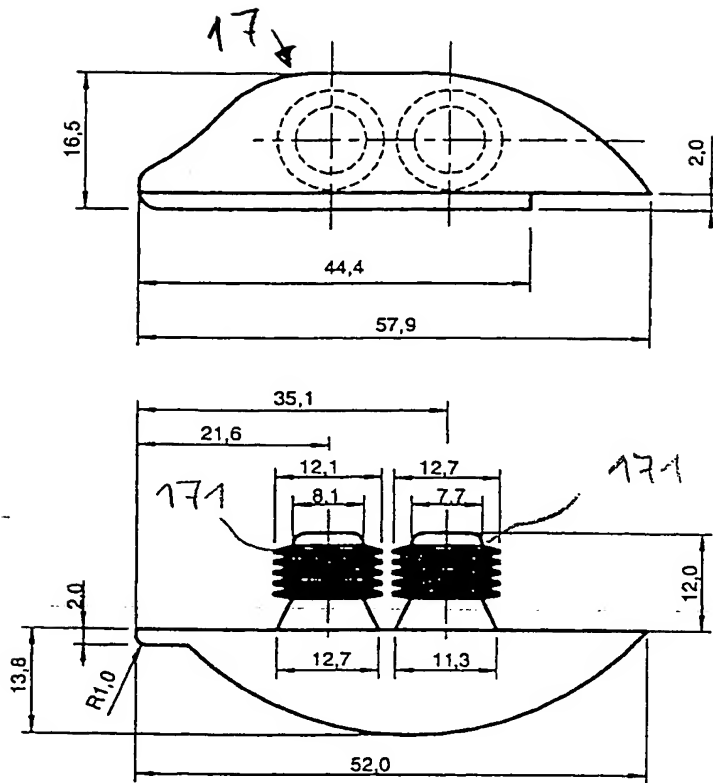


Fig 6

Fig. 7



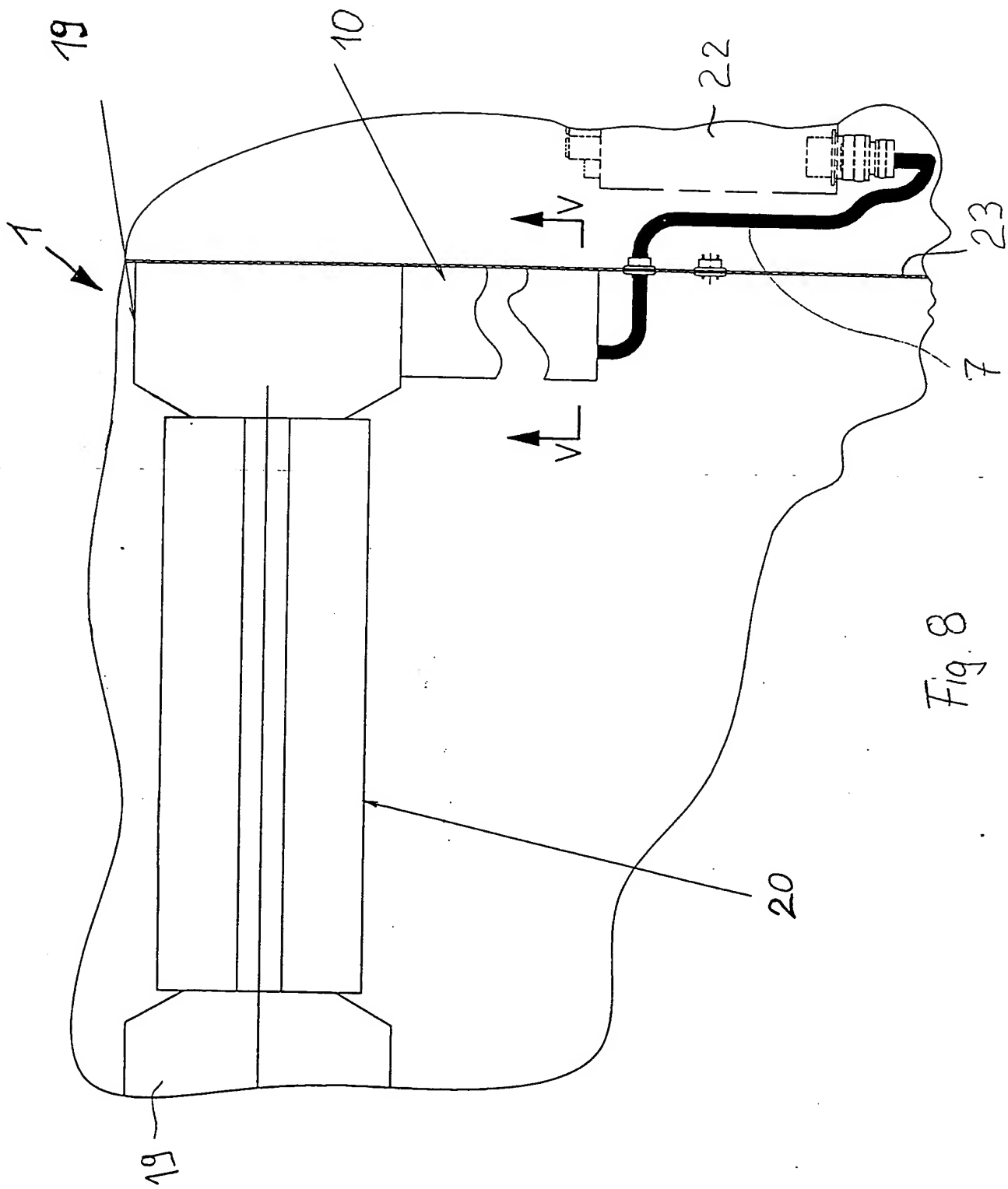


Fig. 8

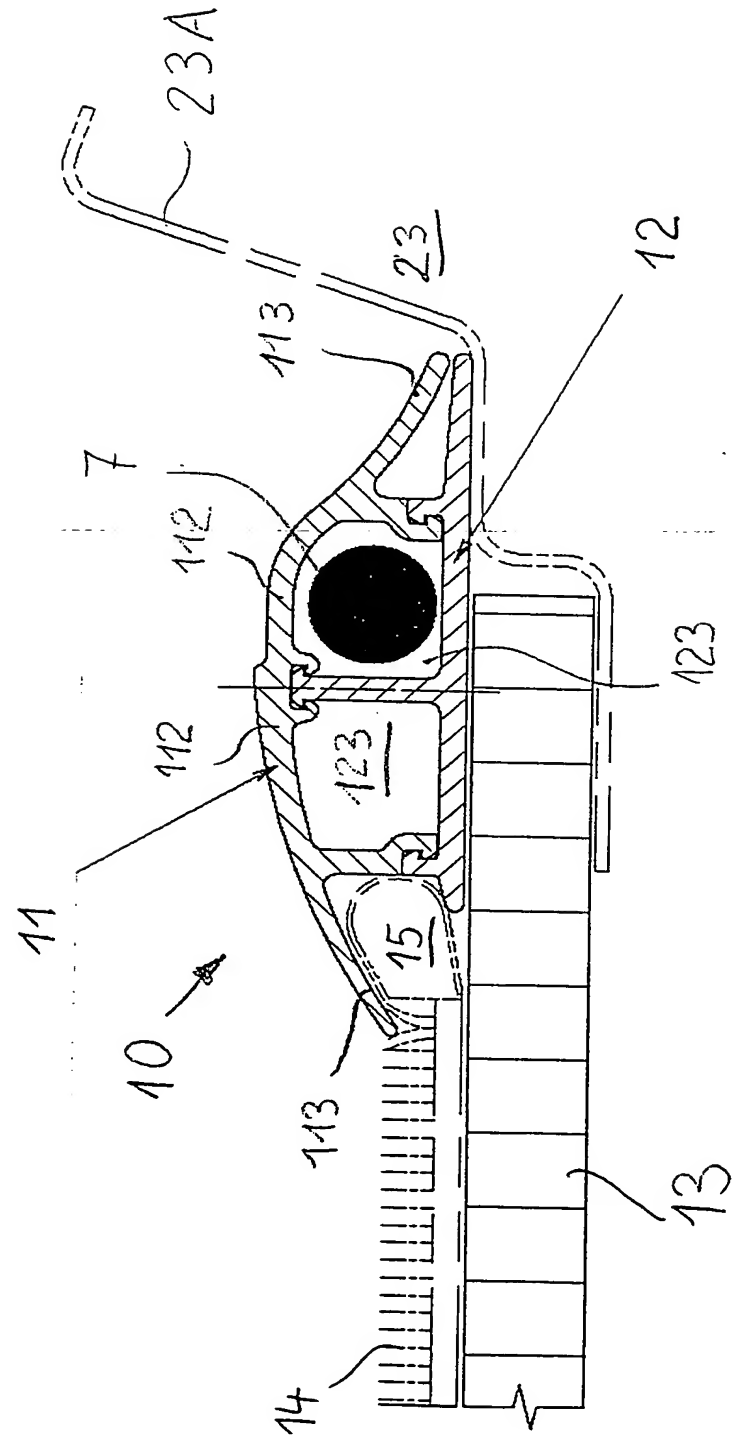


Fig. 9

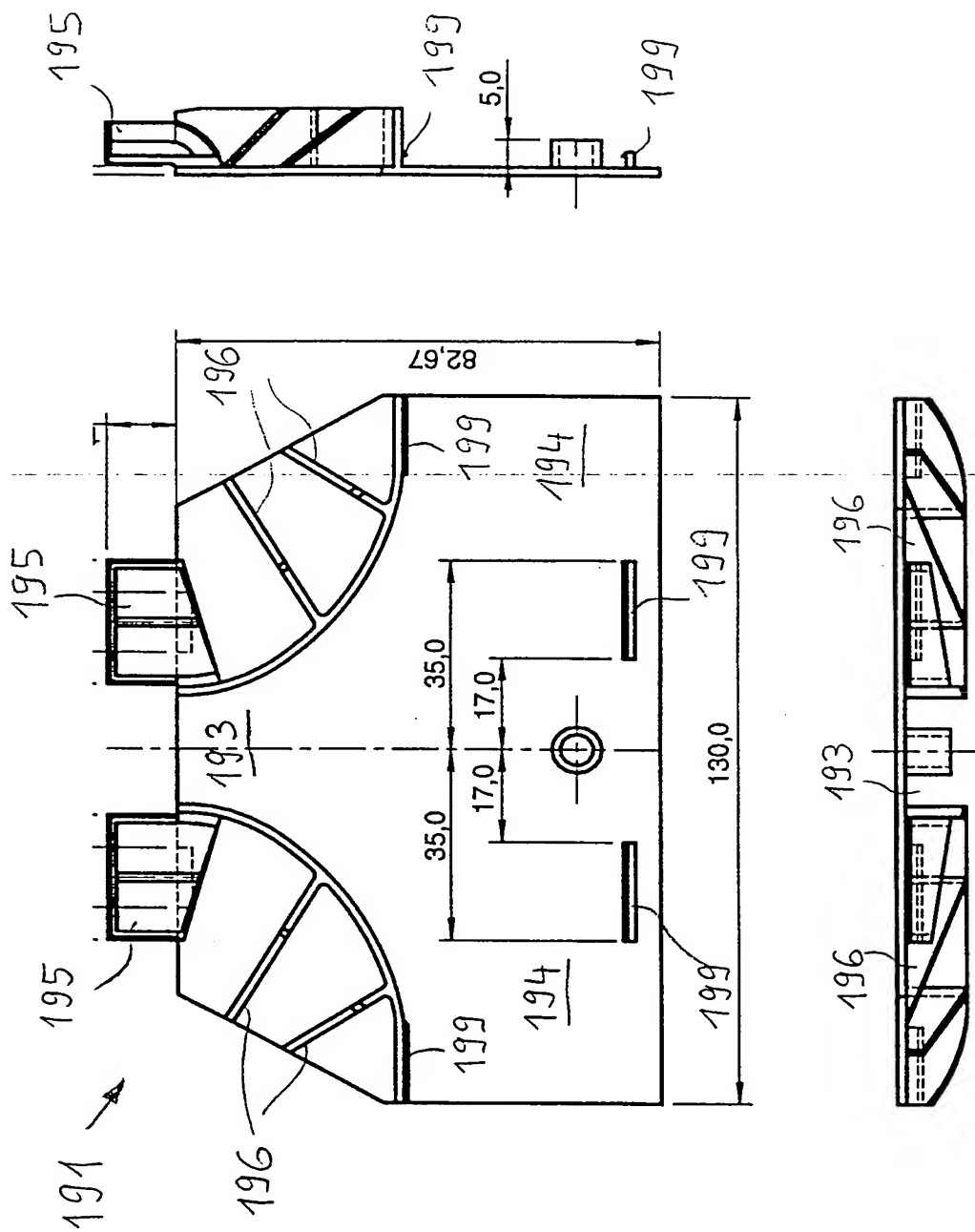


Fig. 10

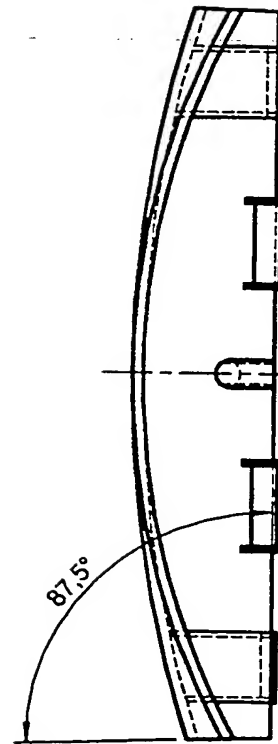
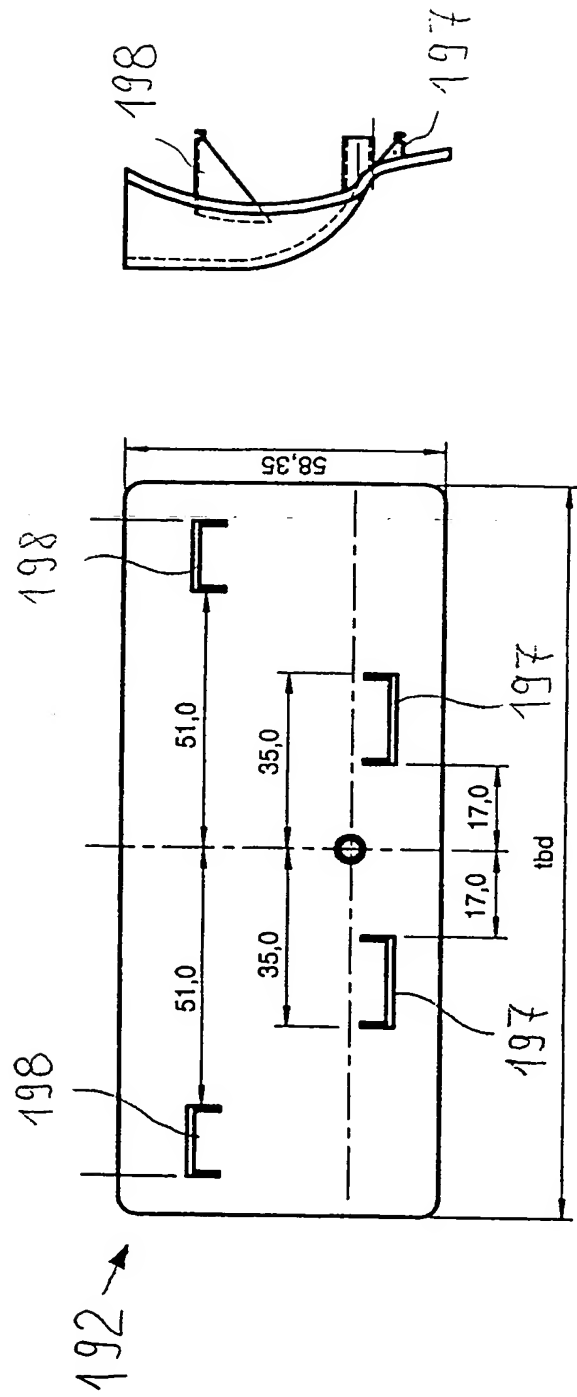


Fig. 11

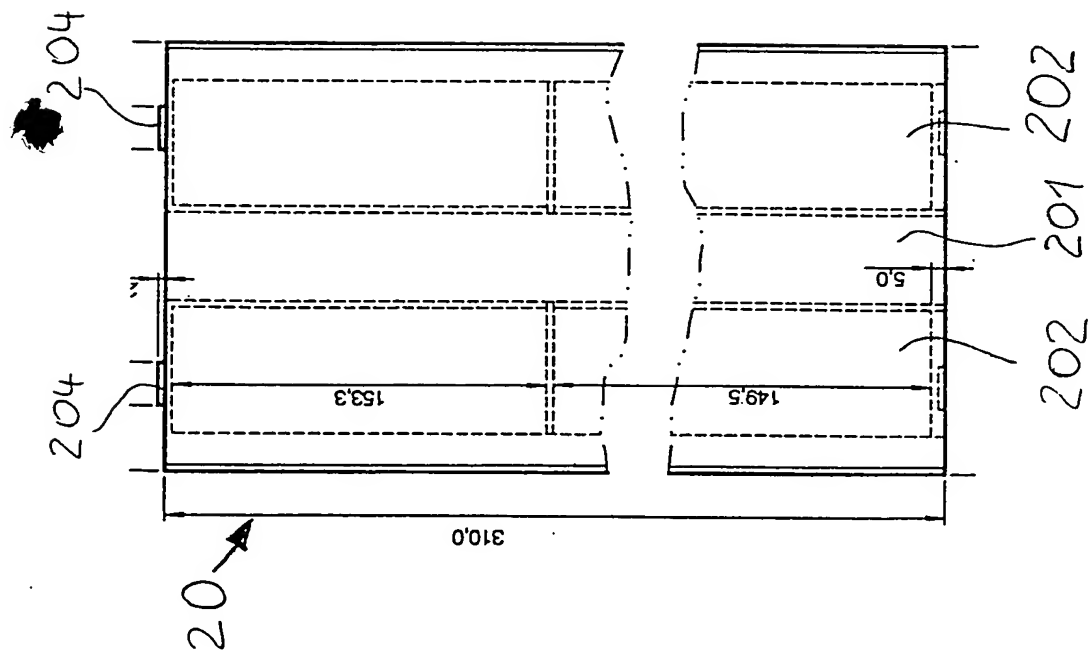


Fig. 12

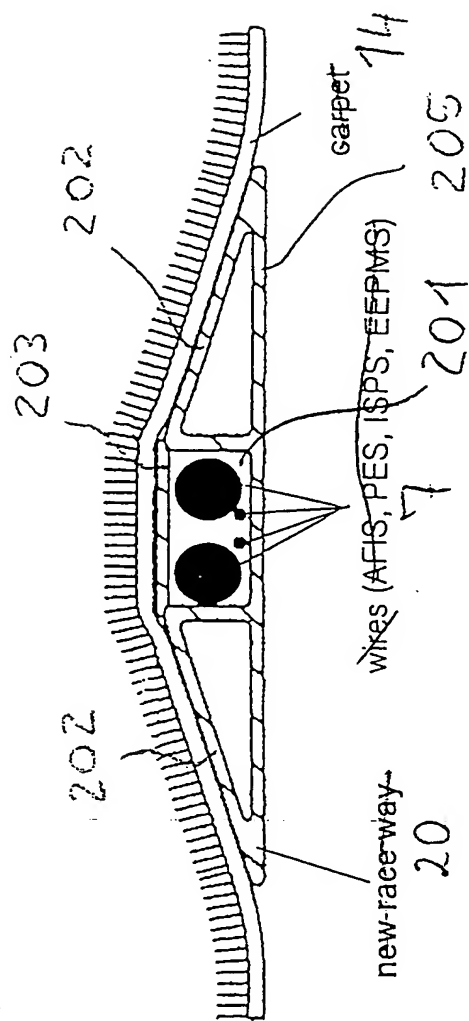


Fig. 13

